[1991 சனவரி 24

அரசு நெடுஞ்சாலைகள்.

*7963—திருமதி எஸ். பி. சற்குணம் : மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப் பாரா;—

கடந்த 10 ஆண்டுகளில் எத்தனை கிலோ மீட்டர்கள் அரசு நெடுஞ்சாலைகள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றப் பட்டுள்ளன?

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே,

கடந்த 10 ஆண்டுகளில் 137.14 கி.மீ. நீளம் அரசு நெடுஞ் சாலைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றப்பட்டுள்ளன.

திருமதி எஸ். பி. சற்குணம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சில குறிப்பிட்ட மாநிலச் சாலை களை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்ற வேண்டும் என்று இந்த அரசு மத்திய அரசுக்குத் தெரிவித்திருக்கிறதா? ஆம் எனில், எந்தெந்தச் சாலைகள் நேஷனல் ஹைவேஸ்-க்கு மாற்றப்பட வேண்டுமென்று கோரிக்கை வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அறிவிக்க முன்வருவாரா?

9-50 மணி

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சுமார் 16 நெடுஞ்சாலைகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக அறிவிக்க வேண்டுமென்று இந்த அரசு மத்திய அரசிடத்திலே கோரிக்கை வைத்திருக்கிறது. 26—12—1989 அன்று கூட முன்னாள் சர்ஃபேஸ் டிரான்ஸ் போர்ட் மினிஸ்டராக இருந்த திரு. உன்னிகிருஷ்ணன் அவர்க ளிடத்தில் இந்தக் கோரிக்கையை நான் நேரில் சென்று கொடுத் திருக்கிறேன். சமீபத்தில் நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சர்கள் மாநாடு நடைபெற்ற போது, நான் அங்கே சென்றபோது கூட இந்தக் கோரிக்கையை, நீர்ப்பாசனத் துறை அமைச்சரே இப் போது சாலையைப் பராமரிக்கிற அமைச்சராகவும் இருக்கிற காரணத்தினாலே, அவர்களிடத்திலே வலியுறுத்திவிட்டு வந்திருக்கிறேன். எந்தெந்தச் சாலைகளை எப்படி எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிற விவரத்தை இங்கே அம்மையார் அவர்கள் கேட்டார்கள். ஒன்று நாகப்பட்டினம், தஞ்சாவூர், திருச்சி, கோயம்புத்தூர் வழியாக கடலூர் செல்கிற மாநிலச் சாலை 54 கிலோமீட்டர். இரண்டு கடலூர், உளுந்தூர்பேட்டை, சேலம் சாலை 192 கிலோமீட்டர். திருச்சி விராலிமலை, துவரங் குறிச்சி, மதுரை சாலை 122 கிலோமீட்டர். திருச்சி, புதுக் கோட்டை, காரைக்குடி, இராமநாதபுரம் சாலை 185 கிலோ

1991 சனவரி 24]

மீட்டர். திண்டுக்கல், பழனி, உடுமலைப்பேட்டை, பொள்ளாச்சி கோயம்புத்தூர் சாலை 159 கிலோ மீட்டர். கடலூர், வேலூர், சித்தூர் சாலை 203 கிலோமீட்டர். மதுரை, அருப்புக்கோட்டை, தூத்துக்குடி சாலை 133 கிலோமீட்டர். கிழக்குக் கடற்கரை சென்னை, கடலூர், கன்னியாகுமரி சாலை 737 கிலோமீட்டர், பெரமலூர், மானாமதுரை சாலை 228 கிலோமீட்டர். தொண்டி, மதுரை, தேனி, கம்பம், கொச்சி சாலை 268 கிலோமீட்டர். மதுரை, கொச்சி, கொல்லம் சாலை 341 கிலோமீட்டர். திருவண்ணாமலை, கிருஷ்ணகிரி சாலை 130 கிலோ மீட்டர், திருநெல்வேலி செங்கோட்டை சாலை 59 கிலோமீட்டர். மதுரை, அம்மையநாக்கனூர், கங்குவார்பட்டி, கொடைக்கானல் சாலை 140 கிலோ மீட்டர். தோப்பூர், மேட்டூர், பவானி சாலை 81 கிலோமீட்டர். வாணியம்பாடி, திருப்பத்தூர் சாலை 80 கிலோ மீட்டர். ஆக 3,359 கிலோமீட்டர் சாலைகளை எடுக்க வேண்டு மென்று நாங்கள் கேட்டிருக்கிறோம். இதுவரையிலே ஒரு 80 கிலோமீட்டர் சாலைகள்தான் நமக்குக் கிடைத்திருக்கின்றன.

திருமதி எஸ். பி. சற்குணம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 80 கிலோ மீட்டர் அளவுள்ள பாதைக்குத்தான் மத்திய அரசினுடைய அனுமதி நமக்குக் கிடைத் திருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது எந்தச் சாலை என்று அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிக்கவேண்டும். அத்துடன் மாநிலச் சாலைகளை நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்று வதற்கு மத்திய அரசு வைத்திருக்கின்ற அளவுகோல் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அளவுகோல் ஒன்றும் இல்லை. (சிரிப்பு) மத்திய அரசினுடைய மனம் இளகுவதுதான் அளவு கோல். பொதுவாக மாநிலச் சாலைகளை தேசிய நெடுஞ்சாலை களாக மாற்றும்போது நம்முடைய நிதி நிலைக்கு ஏற்ப மாற்று வார்கள். பொதுவாக என். எச். எஸ். கான்பரன்ஸ் ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் நடக்கும். குஜராத்திலே 1989-லே அந்த மாநாடு நடந்தபோது கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் கிலோமீட்டர் மாநிலச் சாலைகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக அறிவித்தார்கள். ஆனால், 1988-லே தமிழ் நாட்டிலே அந்த கான்பரன்ஸ் நடந்தது. அதன் பிறகு நமக்கு 80 கிலோமீட்டர் தான் அவர்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த 80 கிலோமீட்ட ரையும் எங்கே போட்டிருக்கிறார்கள் என்று அம்மையார் அவர்கள் கேட்டார்கள். அம்மையாருடைய மாமியார் வீட்டுக்குப்போகிற மதுரையிலிருந்து சின்னமனூர் செல்கிற தேனி வரையிலான சாலையைத்தான் அவ்வாறு போட்டிருக்கிறார்கள். (சிரிப்பு) ஆகவே, அந்த வகையிலே அக்கறை கொண்டு கேட்டிருப்பார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். (சிரிப்பு) நான் இவ்வளவு கிலோமீட்டர் என்று இங்கே படித்த போது, ஐயோ இவ்வளவு கிலோமீட்டர் கள் கேட்டிருக்கிறோமா என்று நினைத்திருப்பீர்கள். ஆனால், இவ்வளவு கேட்டால்தான் இவ்வளவு கிடைக்கும் என்ற நியதி

இருக்கிறது. இருந்தாலும் தமிழ்நாட்டிலே 20 ஆண்டுகளாக மாநிலச் சாலைகளை தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்றுகிற பிரச்சினை எழாமல் போய்விட்டது. அவர்களும் மாற்றாமல் விட்டுவிட்டார்கள். இன்னும் சொல்லப்போனால், அவர்கள் விட்டுப் போய்விட்டதை, அவர்களுக்கு ஞாபகப்படுத்துகிற வேலையைத்தான் இந்த அரசு செய்து கொண்டிருக்கிறது. நிச்சயமாக இந்த மாநிலச் சாலைகளை எல்லாம் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளாக மாற்ற வேண்டுமென்று இந்த அரசு தொடர்ந்து வலியுறுத்தும்.

9.55 மணி

திருமதி பாப்பா உமாநாத் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் வரிசையாகப் படிக்கும்போது பரவாயில்லை என்று நினைக்கத் தோன்றியது. ஆனால், 3,000 கிலோ மீட்டரை 80 ஆகக் குறைத்தது படுமோசமான காரியம். ஆகவே நாம் எல்லோரும் சேர்ந்து நம்முடைய கோரிக்கையை ஏற்றுக் கொள்ளச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. குறிப்பாக வேளாங்கண்ணி, நாகூர் போன்ற, அனைத்து மதத்தினரும் விரும்பிச் செல்லுகின்ற இடங்கள் அமைந்துள்ள திருச்சி-நாகை சாலையை தேசிய நெடுஞ்சாலையாக ஆக்க வேண்டுமென்ற கோரிக்கை நீண்டகாலமாக இருக்கிறது. அதுவும் திருச்சி டி.டி.சி. மீட்டிங்கில் அதைப்பற்றி பரிந்துரையும் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, அமைச்சர் அவர்கள் அடுத்து வரக்கூடிய முதல் கோரிக்கையாக அதை ஏற்றுக் கொள்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அம்மையார் அவர்கள் நான் படிக்கும்போதே கவனித்திருக்கலாம். நாகப்பட்டினம்-கூடலூர் சாலைக்குத்தான் பர்ஸ்ட் பிரபரன்ஸ் கொடுத்திருக்கிறோம். நாகப்பட்டினம், தஞ்சாவூர், திருச்சி, கோயம்புத்தூர், கூடலூர் வழியாக மைசூர் செல்லும் சாலையைத் தேசிய நெடுஞ்சாலையாக அறிவிக்கக் கேட்டிருக்கிறோம். அதற்கு பர்ஸ்ட் பிரபரன்ஸ்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சரவர்கள் படிக்கும்போது சொன்னார்கள். திண்டுக்கல்-தேனி சாலை முக்கியமான சாலை என்று. அரசு சிபாரிசு செய்யும்போது அந்தச் சாலையையும் சேர்த்துக் கொள்ள இயலுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, திண்டுக்கல்-தேனி சாலையைத் தேசிய நெடுஞ்சாலையாக அறிவிக்க வேண்டுமென்று அம்மையார் அவர்கள்

கேட்கிறார்கள். இந்த நிலையில் அது எங்கே வரப்போகிறது? தேசிய நெடுஞ்சாலை அளவுக்கு அந்தச் சாலையை நான் செய்து தருகிறேன்.

திரு. செ. நூர்முகமது : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, கன்னியாகுமரி-மதுரை சாலை தற்போது தேசிய நெடுஞ்சாலையாக இருக்கிறது. ஆனால் பெரும்பான்மை யான வாகனங்கள், 99.9 சதவிகிதம் வாகனங்கள் நாகர்கோவி லிலிருந்து காவல்கிணறு வழியாக திருநெல்வேலி, மதுரை என்று சென்றடைகின்றன. எனவே காவல்கிணறு பகுதியில்தான் அந்த நெடுஞ்சாலை வந்து இணைகிறது. காவல்கிணறு-நாகர்கோவில் இடையிலே உள்ள நெடுஞ்சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலையிலே இணைக்கப்படாத காரணத்தால்தான் அது பராமரிப்பற்று இருக் கிறது. ஆகவே நான் கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம் அந்தப் பகுதி மாத்திரம் சிறிய துண்டாக தேசிய நெடுஞ்சாலையிலிருந்து விடுபட்டிருக்கிற காரணத்தால், மிகப் பெரும்பான்மையான வாக னங்கள் அந்தப் பாதை வழியாகச் செல்கின்ற காரணத்தால் நாகர்கோவில்-காவல்கிணறு சாலையை மதுரை தேசிய நெடுஞ் சாலையோடு இணைத்து எடுத்துக் கொள்வதற்கு மத்திய அரசை மாநில அரசு வற்புறுத்துமா என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. துரைமுருகன் : தலைவரவர்களே, நானும் அந்தச் சாலையைப் பார்வையிட்டேன். அதிகமான வாகனங்கள் அந்தப் பகுதியில்தான் போகின்றன. எனவே தேசிய நெடுஞ் சாலையாக அதை அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, அவர்கள அனுமதி கிடைக்கிற வரையில்கூட நாம் காத்திருக்கத் தேவை யில்லை. உடனடியாக அந்தப் பகுதியை தேசிய நெடுஞ்சாலை ஸ்டான்டர்டுக்குக் கொண்டுவர வேண்டும். அதை இந்த ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று இலாகாவுக்கு உத்தரவிட் டிருக்கிறேன்.

தக்காளியை மூலப்பொருளாகக் கொண்டு தொழிற்சாலை துவங்கும் திட்டம்.

*1523 திரு. ப. காளியப்பன் : மாண்புமிகு சமூகநலம் மற்றும் ஊரகத் தொழில்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினா வுக்கு விடையளிப்பாரா:—

திண்டுக்கல்-காயிதே மில்லத் மாவட்டம், பழனி வட்டம் ஒட்டன்சத்திரத்தில் தக்காளியை மூலப் பொருளாகக் கொண்டு தொழிற்சாலை துவங்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திருமதி சுப்புலட்சுமி செகதீசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே,

திண்டுக்கல்—காயிதே மில்லத் மாவட்டம், பழனி வட்டம் சத்திரத்தில் தக்காளியை மூலப் பொருளாகக கொண்டு அரசின் சார்பில் தொழிற்சாலை துவங்கும் செயற்குறிப்பு